LE POINT EN RECHERCHE

Mars 2006

Série socio-économique 06-002

ATELIER DE CONCEPTION DU CENTRE DE TRANSIT DE RUTLAND - KELOWNA (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

INTRODUCTION

Après avoir terminé le « Plan de transport en commun intelligent d'Okanagan Centre » (Groupe IBI, décembre 2003), la Ville de Kelowna s'est adressée à la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) pour l'aider à organiser un atelier de conception communautaire afin d'évaluer les sites préférés et les répercussions sur l'aménagement d'un des centres de transit requis indiqué dans le plan.

L'événement, appelé l'atelier de conception du centre de transit de Rutland, a ultérieurement débuté dans la collectivité de Rutland de Kelowna durant la soirée du mardi 21 juin et s'est poursuivi jusqu'à l'après-midi du jeudi 23 juin 2005.

CONTEXTE ET PRÉPARATION DE L'ATELIER

Bien qu'en général, les questions de développement communautaire à plus long terme aient davantage intéressé les membres de la collectivité de Rutland, la Ville de Kelowna avait besoin d'analyser immédiatement et de façon particulière les avis et les préférences de la collectivité concernant la question relativement technique de l'emplacement préféré du centre de transit proposé de Rutland.

L'atelier avait donc deux mandats :

1) aider à définir le centre du village de transit envisagé de Rutland;

2) déterminer l'emplacement préféré du centre de transit de Rutland.

En partant de ces mandats, les buts précis de l'atelier indiqués ci-après ont été cernés au moyen d'une série de conférences téléphoniques entre les représentants de la SCHL, de la Ville et du Groupe IBI (qui servait tant d'organisateur de l'atelier que de consultant pour la ville) sur une période de six semaines :

- déterminer l'emplacement préféré du centre de transit du service d'autobus directs de Rutland, tant à court terme qu'à long terme;
- déterminer les limites préférées de la première phase du « village de transit »;
- déterminer l'emplacement de la « rue principale » de commerce de détail pour implanter le village de transit.

Ces conférences téléphoniques ont également permis d'établir l'ordre du jour et d'identifier environ 50 représentants locaux d'entreprises, experts-conseils, professionnels, promoteurs et résidents de Rutland qui pourraient y participer.

STRUCTURE, CONTENU ET RÉSULTATS DE L'ATELIER

L'événement s'est déroulé au cours d'une soirée et de deux courtes journées et a eu lieu au cœur du quartier en cause.

La première soirée a été consacrée à la présentation des participants et aux exposés traitant de l'avenir du campus Okanagan de l'Université de la Colombie-Britannique (U.B.C.), qui pourrait beaucoup influer sur le développement de ce quartier, du processus de charrette et des principes et exemples de développement axé sur le transport en commun.

Première journée

On a groupé les participants en trois équipes pour qu'ils discutent séparément des questions et décrivent clairement leur vision du centre proposé de Rutland. Chacune des équipes facilitées a été dotée d'un scribe professionnel pour enregistrer la totalité du dialogue, ainsi que de cartes de référence et de répertoires de photos. Toutes les équipes ont aussi visité le site adjacent à pied pendant cette période.

À la fin de la journée, les trois équipes se sont réunies en un seul groupe pour faire part de leurs avis et de leurs résultats.

Canada

SCHL CMHC
AU CŒUR DE L'HABITATION

Résumé du premier jour

Les membres des équipes ont discuté d'un éventail de questions vaste et varié, mais par la suite, la discussion en séance plénière a fait ressortir un certain nombre de points communs. Ces points communs ont aidé à engendrer une meilleure compréhension des caractéristiques et de la personnalité du quartier, des préoccupations, des possibilités et des aspirations des parties intéressées et des priorités en matière de développement futur.

Voici quelques-uns des points communs qui sont ressortis :

La division créée par l'autoroute 33 et le besoin de remédier à la situation d'une façon ou d'une autre.

Le besoin d'attirer et de retenir les gens, y compris les touristes de passage.

Le besoin d'établir un centre des activités plus attrayant pour la collectivité ou le quartier.

Le désir de mettre en valeur le patrimoine agricole et les espaces verts du milieu.

Le désir de déterminer les points d'accès à Rutland et d'identifier Rutland comme une porte vers Kelowna.

Le désir ou l'intention de conserver l'aspect principalement résidentiel de Rutland tout en veillant à ce que la collectivité offre tous les équipements permettant d'assurer un mode de vie complet de grande qualité.

Bien que les participants se soient généralement entendus sur ces questions, les opinions différaient concernant les détails, comme l'endroit où devaient se trouver le centre et l'arrêt de transport en commun, les éléments précis qui constituaient le centre d'un village ou d'un quartier, etc.

Pendant la deuxième journée, le dialogue entamé les soirs précédents s'est poursuivi, chaque équipe l'interprétant à sa façon. Au début de la matinée, les équipes se sont ensuite penchées sur l'élaboration de solutions préférées pour le centre de transit et sur l'enregistrement de ces solutions sous forme écrite et graphique.

Toutes les solutions ont été présentées au groupe pendant une séance plénière au début de l'après-midi.

Plan de l'équipe orange

A. Éléments fondamentaux

Faire fond sur les racines multiculturelles et agricoles

Encourager les modes de vie sûrs et sains

Aider à répondre aux besoins des familles et des aînés

Respecter et conserver les ressources écologiques

Créer une destination pour les activités communautaires et une porte d'accès pour l'« aventure au grand air »

B. Stratégie pour l'autoroute 33

Sert actuellement de lien, mais non pas de destination

Une « voie d'évitement » proposée de Rutland, une autoroute dans un tunnel sous une rue principale ou une place axée sur les piétons

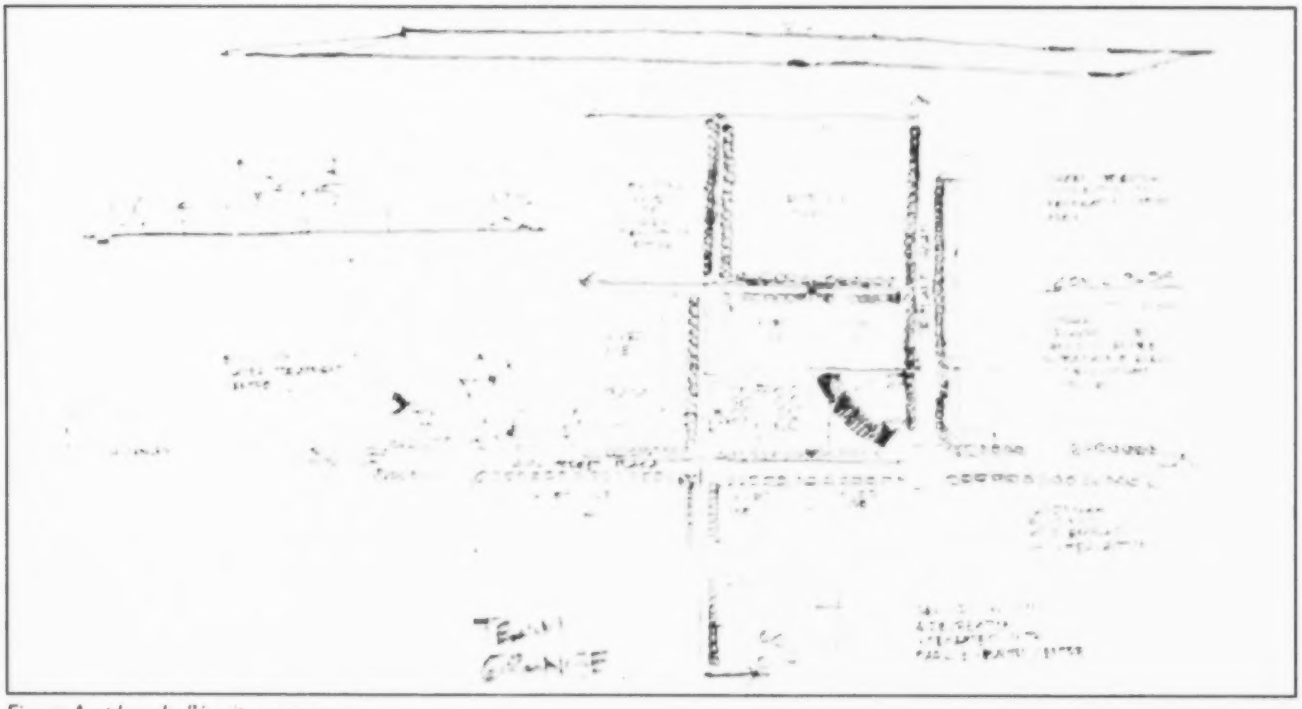

Figure A : plan de l'équipe orange

C. Zones d'aménagement

Quatre coins : endroits naturels et historiques

Créer des immeubles d'intérêt touristique à l'intersection de l'autoroute 33 et de Rutland pour créer une porte d'accès physique

Créer un lieu civique : centre communautaire, bibliothèque, musée, centre pour les aînés

Améliorer l'accès piétonnier entre les parcs et le centre du village

Créer un site pour un festival et des activités d'intérêt communautaires

D. Transport

Dériver le trafic de passage au moyen d'un tunnel

Réduire le trafic local

Établir le centre de transit près de Roxby

E. Environnement

Intégrer la sensibilisation à l'environnement et au développement durable dans le centre du village — encourager l'utilisation de ressources renouvelables

Centre écologique et d'assainissement de l'eau proposé le long du remblai

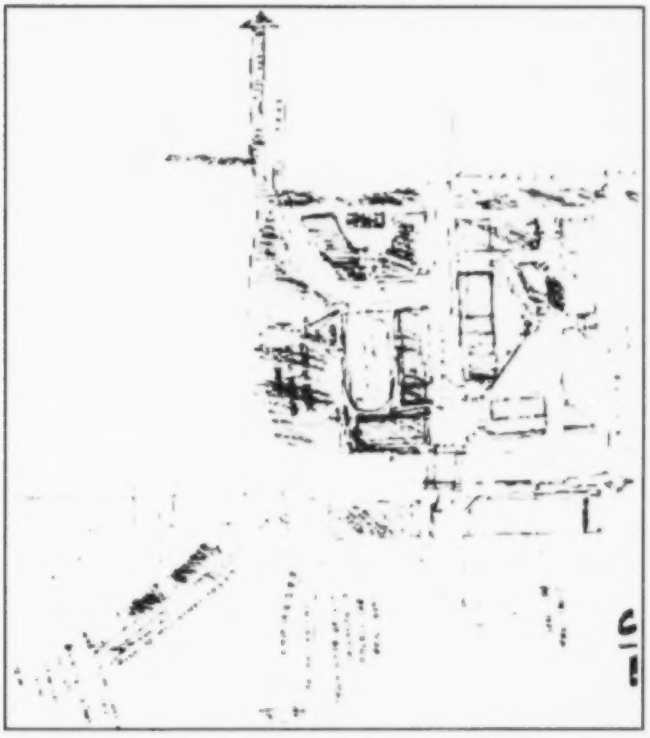

Figure B : plan de l'équipe bleue

Plan de l'équipe bleue

A. Éléments fondamentaux

Collectivité « complète » – attrait axé sur le « mode de vie »

Établir des liens

Créer un centre social, culturel et d'affaires local

Créer un noyau ou un point central dont la collectivité a grand besoin

B. Stratégie pour l'autoroute 33

Pas l'emplacement préféré pour le centre du village

Ralentir le trafic par la conception

Ne peut pas servir de chemin de ville ou de rue principale

On préfère endurer le trafic de passage plutôt que d'appuyer une voie d'évitement

Possibilité d'un projet de démonstration d'énergie renouvelable

C. Zones d'aménagement

Créer un centre pour le village et une rue principale le long de Dougall

Gare de transit au cœur du centre

Immeubles proposés de hauteur moyenne (possibilité d'immeubles de grande hauteur?)

Immeubles à utilisation mixte : commerces de détail, bureaux et immeubles résidentiels

Aménagement de corridors verts piétonniers à partir du centre proposé du village pour relier les parcs locaux et les espaces verts

D. Transport

Centre de transit à court terme le long de l'autoroute 33 près de Dougall

Gare à long terme dans une aire de manœuvre près de Dougall qui serait aménagée progressivement

Situer le centre au cœur du village – facilité d'accès, catalyseur du développement

E. Environnement

Créer des corridors verts entre les zones de parc et le centre du village

Possibilité de construire un centre de démonstration du développement durable le long du remblai / centre de transit

Créer des liens avec l'Université et le développement durable

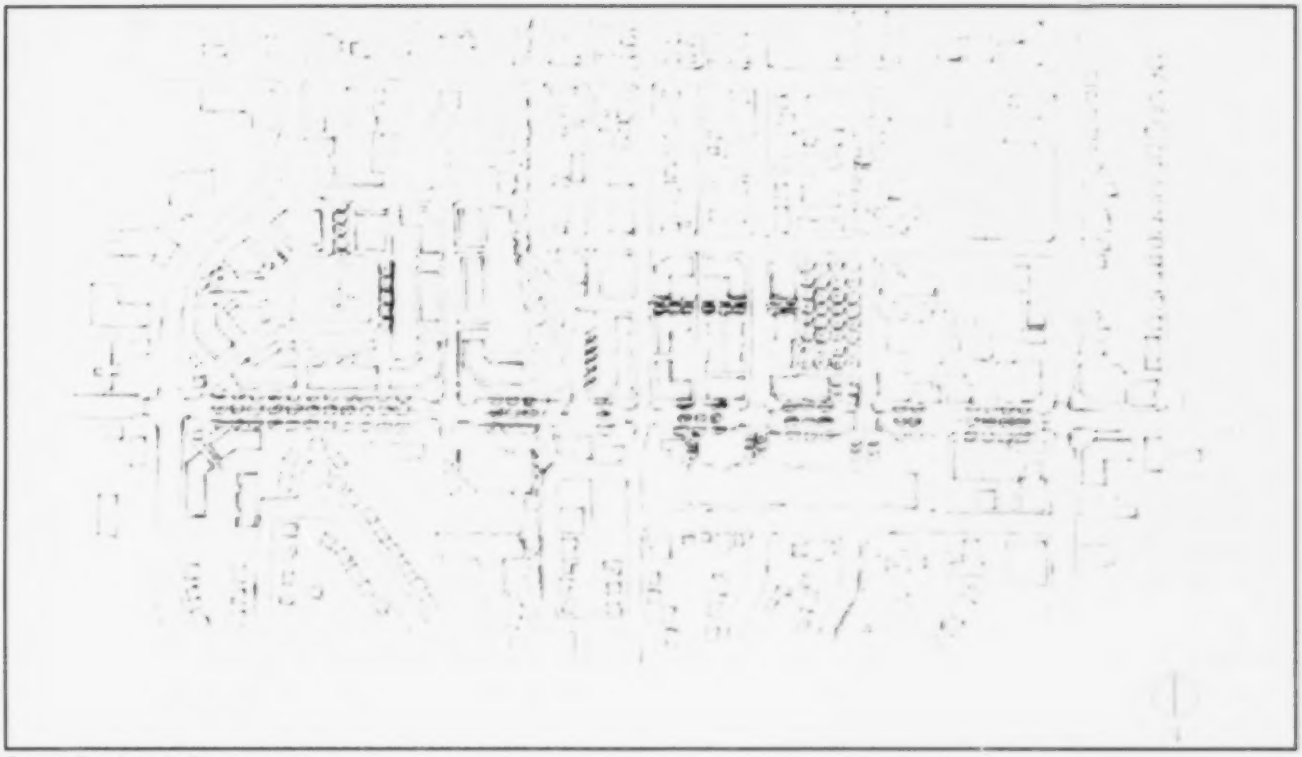

Figure C : plan de l'équipe verte

Plan de l'équipe verte

A. Éléments fondamentaux

Principes de l'aménagement axé sur les transports en commun, durabilité

Stratégie pour l'autoroute 33

Zone d'aménagement distincte

Centre de transit en tant que noyau

Centre du remblai du corridor vert

Liens communautaires

Centre de développement durable / verger de démonstration régional

B. Stratégie pour l'autoroute 33

N'est pas l'emplacement préféré pour le centre du village

Embellissement / écologisation

Stationnement sur la rue contre piste cyclable

Ralentissement du trafic / conception axée sur les contacts (secondaire)

Porte d'accès à l'autoroute 33 et à Hollywood/Rutland

Prêt à endurer le trafic de passage plutôt que d'appuyer une voie d'évitement

C. Zones d'aménagement

Centre du village

Le « cœur de Rutland »

Emplacement optimal au nord de l'autoroute 33, entre le chemin Hollywood et le remblai

Il est plus facile d'aménager de grands regroupements de terrains

Densité moyenne à élevée et utilisation mixte (33, 66 à 110 logements par acre) — par utilisation mixte, on entend une combinaison de commerces de détail, de locaux de bureaux et d'immeubles résidentiels

Institutions du domaine public, p. ex., bibliothèque, service de police communautaire

Place « commune » du village

Programme d'interprétation du patrimoine, p. ex., glissoire hydraulique

Ancré par la rue principale

Rue principale

Stationnement sur la rue à l'arrière et(ou) souterrain (nappe phréatique?)

Commerces de détail au niveau du sol, trois étages ou locaux de bureaux au-dessus des commerces

Compression du profil des commerces de détail, p. ex., trottoir, stationnement, plus deux voies pour la circulation

Trottoirs suffisamment larges pour les restaurants avec terrasse et les ventes à l'étal

Cité universitaire

Développement le long du chemin Shepard entre Dougall et Rutland

Immeubles de quatre étages, petits logements locatifs—restaurant ethnique, petits commerces de détail autonomes au niveau du sol — salles de classe de l'Université de la Colombie-Britannique au niveau du sol

Promoteur possible : Université de la Colombie-Britannique

Petits parcs proches du centre du village

Quatre coins

fonction de point d'accès — complexe de bureaux de 8 à 12 étages — entreprises, commerces de détail et institutions — façade sur l'autoroute 33 — maintien du statu quo

D. Transport

Centre de transit — coin nord-ouest de l'autoroute 33 et du chemin Dougall; centre de transit près de la rue; proximité au centre du village et à la cité universitaire; combinaison avec le remblai — bonne visibilité

Stationnement / autre

Parc de stationnement incitatif?

Stationnement de démonstration, p. ex., voitures électriques

Favoriser le covoiturage et les bicyclettes communautaires

Réduire les normes de stationnement

E. Environnement/remblai

Aménagement paysager du remblai – pont terrestre possible sur l'autoroute 33

Espaces verts / sentiers

Axés sur les piétons, p. ex., trottoirs

Liens avec les stationnements existants

Système tertiaire de sentiers communautaires

- aux espaces verts existants
- entre les enclaves résidentielles et le centre du village et le centre de transit — renforcer le patrimoine que représentent les vergers de la vallée

Jardin communautaire possible au centre de transit de Roxby

Durabilité

Verger de démonstration dans les Réserves de Terres Agricoles (RTA)

Jardins communautaires — il y en a un actuellement à Hartmann; jardin communautaire au centre de transit de Roxby

Examiner la possibilité d'utiliser l'énergie solaire comme principale source de chaleur; chauffage géothermique — « centre du développement durable » dans l'actuelle cour à bois

Mise en œuvre

Négocier avec l'Université de la Colombie-Britannique pour déterminer si elle souhaiterait servir de promoteur « hors campus »

Déterminer les incitatifs pour les premiers promoteurs à s'impliquer, comme la densité accrue, l'exonération temporaire d'impôts municipaux

Élaborer le plan préféré sous forme graphique et narrative pour accroître le soutien communautaire

Solution de rechange pour le centre de transit	Critères de l'évaluation								
	Durée du trajet en autobus	Facilité du transfert d'autobus	Impact sur la capacité routière	Impact sur les voies d'accès pour autos	Coût (p. ex., construction de routes)	Conflits entre piétons et véhicules	Accès pour les personnes handicapées	Acquisition de terrains	Évaluation globale
Solutions de rechange axées sur la rue Roxby									
Sur rue Roxby	Bonne	Mauvaise	Moyen	Bon	Bon	Mauvais	Bon	Bonne	Moyenne
Combinaison sur rue et hors rue Roxby	Moyenne	Moyenne	Moyen	Bon	Moyen	Moyen	Bon	Moyenne	Bonne
Hors rue Roxby	Mauvaise	Bonne	Bon	Bon	Mauvais	Bon	Bon	Moyenne	Moyenne
Solutions de rechange axées sur la rue Dougall									
Sur rue (autoroute 33)	Bonne	Mauvaise[1]	Mauvais[2]	Mauvais[2]	Mauvais	Mauvais	Moyen	Bonne	Mauvaise
Sur la rue (Dougall)	Bonne	Moyenne	Moyen	Mauvais	Mauvais	Moyen	Bon	Mauvaise	Moyenne
Passage supérieur / autoroute 33	Bonne	Mauvaise	Mauvais	Bon	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Bonne	Mauvaise
Solutions de rechange axées sur la rue Shephard									
Bonton	Moyenne	Moyenne	Bon	Bon	Mauvais	Bon	Bon	Moyenne	Bonne
Ilot	Moyenne	Bonne	Bon	Bon	Mauvais	Bon	Bon	Mauvaise	Bonne

Le passage supérieur permettrait aux usagers de descendre d'un autobus d'un côté de la rue pour aller en prendre un autre de l'autre côté, mais il prolongera la durée des déplacements à pied

On peut éviter la voie d'accès en déplaçant l'arrêt d'autobus vers l'ouest, mais cela crée des pentes raides sur le quai de gare

On peut atténuer quelque peu les impacts sur la capacité routière en construisant une voie auxiliaire pour arrêt d'autobus

Figure D : Résumé de l'évaluation - Solutions de rechange pour le centre de transit

RÉSUMÉ DE L'ATELIER

Chaque équipe a présenté des approches différentes de l'implantation et de l'aménagement du centre de transit et du centre du quartier. Deux équipes (la bleue et la verte) conservaient l'autoroute telle quelle et établissaient une rue principale au nord (à des endroits différents). L'équipe orange a proposé un tunnel pour le trafic de passage sous l'autoroute existante, permettant ainsi de la transformer en rue principale.

APRÈS L'ATELIER

La ville et le Groupe IBI ont évalué les diverses solutions de rechange proposées par les équipes pendant l'atelier afin d'arriver à une option préférée pour le centre de transit (voir la figure D ci-dessus).

Après avoir déterminé l'emplacement du centre de transit, l'équipe de consultants a procédé à l'élaboration d'un plan schématique pour le centre de transit et la zone d'aménagement immédiate (voir la figure E ci-dessous)

Un rapport complet décrivant la rationalisation, la préparation, le format, les extrants et les conclusions ainsi que le travail après l'atelier et la rationalisation en vue de la décision finale a été préparé par le Groupe IBI et affiché sur le site Web de la Ville.

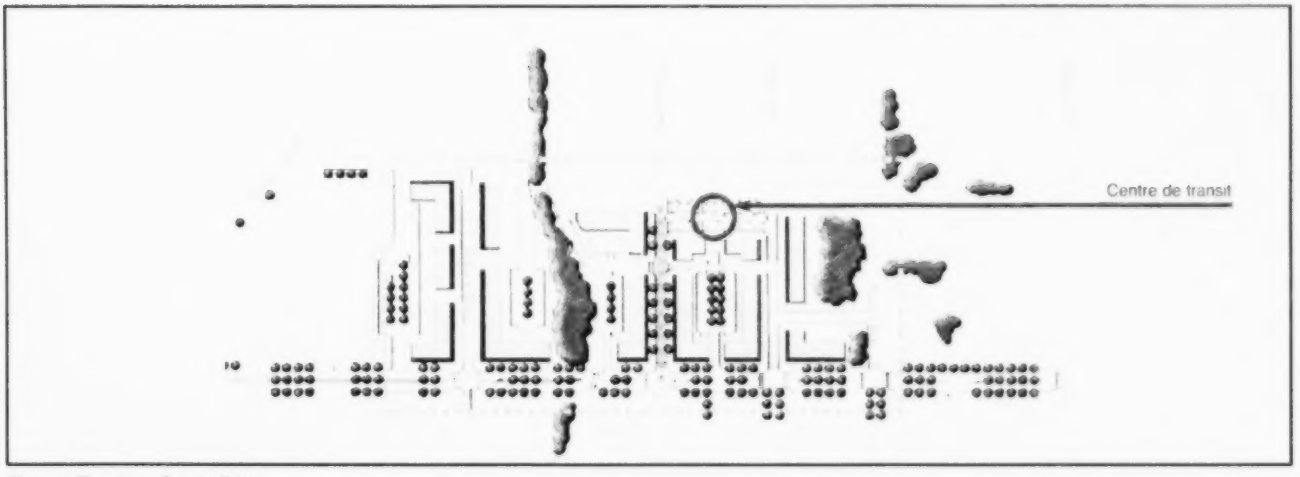

Figure E : plan final (IBI)

CONCLUSION

La valeur de l'atelier est devenue évidente lorsqu'on a demandé à l'équipe de consultants (le Groupe IBI) de recommander un emplacement préféré pour le centre de transit. En adoptant une approche généralisée de l'analyse et du développement communautaire pendant l'atelier, l'équipe a pu, après l'atelier, examiner de façon efficiente les diverses combinaisons proposées et prendre une décision à court terme qui faciliterait néanmoins la planification à long terme.

Ainsi, l'atelier a rempli ses deux mandats :

1) il a défini le cœur du village proposé de transit de Rutland; et

2) il a entamé le dialogue qui a permis au service du transport en commun de Kelowna de cerner immédiatement un emplacement pour le centre de transit de Rutland.

En facilitant la prise de décision à court terme dans le contexte d'une vision à plus long terme, l'atelier a donné l'occasion d'entamer un processus complet et entièrement intégré de planification et de conception pour cette zone sans ralentir le processus de planification. La Ville, aidée d'une équipe pluridisciplinaire interne ou externe, pourrait dorénavant procéder à l'examen des options en matière de production et d'utilisation d'énergie, de traitement et de gestion des déchets et des eaux, de regénération des écosystèmes, de conception de bâtiments écologiques, etc. auxquelles elle pourrait avoir recours pour soutenir indéfiniment cette solution axée sur les transports en commun.

PARTICIPANTS

Équipe orange

Sandra Marshall, SCHL – animatrice, architecte

Valerie Broman, Comité consultatif des parents d'Okanagan-Centre – partie intéressée

Shauna Burnell, Association de gens d'affaires de Rutland – Entreprises

Lance Jakubec, SCHL – représentant de la SCHL

Patrick McCormick, Ville de Kelowna, architecte et urbaniste

Andy McNally, IBI, planificateur des transports

David Shipclark, Ville de Kelowna – Immobilier

Grant Wheeler, Association de gens d'affaires de Rutland – Entreprise

Louise Corbiel, preneuse de notes

Équipe bleue

Doug Pollard, SCHL – animateur, architecte

Stuart Jones, IBI – architecte paysagiste

Gary Stephen, Ville de Kelowna – urbaniste

Ron Westlake, Ville de Kelowna – ingénieur des transports

Steve Shoranick, MKS Resources – promoteur

John Vielvoyne, Association des résidents de Rutland – représentant de la collectivité

C.W. Chang, Association de gens d'affaires de Rutland – représentant des entreprises

Rolly Cacchioni, Comité consultatif de planification de la Ville de Kelowna – gouvernement

Arlene Pilgrim, B.C. Paraplegics – partie intéressée

Mike Docherty, Far West Transit – opérateur de véhicules de transport en commun

Kirsten Harty – preneuse de notes

Équipe verte

Gary Andrishak, IBI – animateur, planificateur des transports

Jim Cooke – ingénieur (à la retraite)

Aaron Knorr, IBI – étudiant en architecture

Tina Horning, Association des résidents de Rutland – représentante de la communauté

Grant Rice – Coalition de cyclistes

John Grant, Ville de Kelowna – Immobilier

Mark Stober – promoteur

Brian Eames, SCHL, recherchiste en transport, architecte

Tania Wegwitz, B.C. Transit

Lourette Swanepoel, Sheltair, agence de planification du développement durable

Lana Sheehan, preneuse de notes

Directeur de projet : Doug Pollard

Consultants pour le projet de recherche : IBI Group

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Pour consulter d'autres feuillets *Le Point en recherche* et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web à

www.schl.ca

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario)
K1A 0P7

Téléphone : 1 800 668-2642
Télécopieur : 1 800 245-9274

©2006, Société canadienne d'hypothèques et de logement
Imprimé au Canada
Réalisation : SCHL 05-03-06

NOTRE ADRESSE WEB : www.schl.ca

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.

64982